



→ Naam: Bas Govers

→ Woonplaats: Heusden

→ Functie: Programma director Excellent Cities en senior adviseur Ruimte en Mobiliteit bij Goudappel Coffeng

→ Project: Ons event Excellent Cities



San Francisco.



Presentatie bij SPUR.



Vlnr: Derek Taylor, maker van het Move Meter-model, David Blum, University of Washington en Lucas van der Linde, Bas Govers en Jos van Kleef van Goudappel Coffeng.



Op naar San Jose.

Mobiliteitsplanning goes USA

Na een lange vlucht van 10 uur land ik op zondag 3 februari rond 12.30 uur op San Francisco International. Het begin van een enerverende week waarin we met ons event Excellent Cities een stap verder komen.

Op het vliegveld heb ik afgesproken met David Blum, associate professor aan de University of Washington. Hij was eerder in Nederland met een groep studenten en is zeer onder de indruk van wat we in Nederland op het gebied van mobiliteitsplanning presteren. Zijn grootste droom is dat ook naar Seattle en San Francisco te brengen, want de problemen in deze snelgroeiende Amerikaanse regio's zijn gigantisch.

50 miljard voor uitbreiding light rail
Seattle is de thuisbasis van bedrijven als Microsoft, Amazon en Boeing. De stad groeit als kool maar bijbehorende vervoersystemen blijven achter. Recent hebben kiezers een investering van 50 miljard euro

voor de komende 25 jaar in de uitbreiding van light rail goedgekeurd. Maar het ontbreekt aan een echte mobiliteitsstrategie: een visie op de samenhang in vervoerssystemen en de relatie met ruimtelijke ontwikkeling. En dat is nu juist wat de professor zo aanspreekt in de Nederlandse werkwijze.

60.000 nieuwe banen per maand

In de Bay Area, de regio rond San Francisco, is de situatie mogelijk nog erger. Het is de thuisbasis van hightechbedrijven in Silicon Valley en is voor wat betreft inwoners en afstanden goed vergelijkbaar met de Randstad. Maar de problemen zijn een formaat groter. Meer dan 60.000 nieuwe banen per maand en slechts 12.000 nieuwe huizen.

Woningprijs boven de 1 miljoen euro

Gevolg: snelgroeiende huizenprijzen. In San Francisco is de gemiddelde woningprijs al boven de 1 miljoen dollar. Mensen moeten steeds grotere afstanden rijden voor betaalbare woningen maar zijn dan wel aangewezen op de auto. Om 6 uur in de ochtend staan de belangrijkste toewerwegen naar San Francisco al vast. Dagelijks 4 uur of meer in de auto is hier niet meer dan normaal. Geen wonder dat er reikhalzend naar de zelfrijdende auto wordt uitgekeken. Maar is die ook een oplossing voor de files?

De BART

We reizen samen met de BART, de regionale metro van San Francisco, naar het hotel om aldaar in een lokale kroeg de finale van de Super Bowl tussen de New England Patriots en de Los Angeles Rams te bekijken. Dat was zijn voorwaarde. Van Seattle tot Florida ligt het land dan een paar uur plat.

Data is hier openbaar

We ontmoeten ook Derek Taylor. Hij verbleef eerder met ons in Nederland en maakte er een Move Meter-model van de Bay Area, een soort Mobiliteitsscan. Data zijn hier openbaar, dus ook verkeersmodellata. Dat wisten we niet, maar helpt ons enorm bij het betreden van deze markt. Dit model gaan we gebruiken bij onze presentaties hier. De eerste presentatie is dinsdagavond bij SPUR, een vereniging van organisaties op het gebied van verkeersplanning en ruimtelijke ordening in de Bay Area. De belangstelling is groot: circa 60 mensen komen na hun werk opdagen. Alleen al dat we vanuit Nederland spreken, wekt hier duidelijk belangstelling. We presenteren onze manier van werken met onze hiërarchische netwerken, knooppunten en samenwerking tussen modaliteiten. Want Nederlands is immers zoveel meer dan alleen de fiets. Ik vertel dat ook wij autorijden en bouwen aan grootse snelwegprojecten, maar dat in de steden een heel andere ontwikkeling gaande is richting fiets en openbaar vervoer. En dat je met één kaart door het hele

systeem kan reizen: P+R, trein, metro, deelfiets. Dat spreekt aan in een stad waar het kaartje van de metro niet eens geldig is in de tram of bus.

Gehl

Op woensdag bezoeken we Gehl Architects, een mogelijke partner, bekend van de 'Copenhagenize' beweging en 'City for People'. Zij hebben een kantoor in San Francisco en zijn erg geïnteresseerd in wat wij doen met Excellent Cities, ons merk waarmee we mobiliteitsplanning voor betere steden promoten. Het blijkt dat we elkaar sterk aanvullen en er zijn al meteen enkele concrete vragen voor ons. Donderdag is de grote dag: het event Excellent Cities dat we samen met APPM organiseren en waar Derek Taylor een paar maanden aan heeft gewerkt. Circa 60 potentiële klanten komen opdagen. Van Caltrans, een soort Rijkswaterstaat, tot verkeersplanners van verschillende grote steden, van mensen van de universiteiten tot vertegenwoordigers van bedrijven zoals BMW. Zij willen

graag inzicht in korte ritten omdat ze een meer integraal serviceconcept willen bieden: of dat ook kan? Natuurlijk kan dat. Onze Consul Generaal Gerard Kunst opent de dag en heet iedereen welkom. Hij vraagt na afloop of we iets dergelijks ook in Los Angeles willen doen: daar komen de Olympische Spelen in 2024. Vanzelfsprekend.

De laatste dag besteden we in San Jose, de stad tegen Silicon Valley aan, die met meer dan 1 miljoen inwoners groter is dan San Francisco. Een autostad met grote ambities: de modal split voor de auto moet van 80 naar minder dan 30 procent. Ze zijn in Utrecht geweest en zagen hoe de stad door het mobiliteitsplan veranderde. Dat willen ze ook. Voor de ontwikkeling van het hoofdstation zijn Arcadis en Benthem en Crouwel al ingehuurd. Ik kijk al met al terug op een zeer welbestede week met tal van nieuwe uitdagingen in het verschiet.

Op www.verkeerskunde.nl/rddw vindt u deze en eerdere bijdragen.